

Vehicle door.

Patent number: EP0613797
Publication date: 1994-09-07
Inventor: HEIM GUNTHER DR-ING (DE); KROLL BRUNO DIPL-ING (DE)
Applicant: YMOS AG IND PRODUKTE (DE)
Classification:
- international: **B60J5/04; B60J5/04;** (IPC1-7): B60J5/04
- european: B60J5/04
Application number: EP19930119240 19931130
Priority number(s): DE19934306290 19930301

Also published as:

US5469668 (A1)
JP7069063 (A)
EP0613797 (A3)
DE4306290 (A1)
EP0613797 (B1)

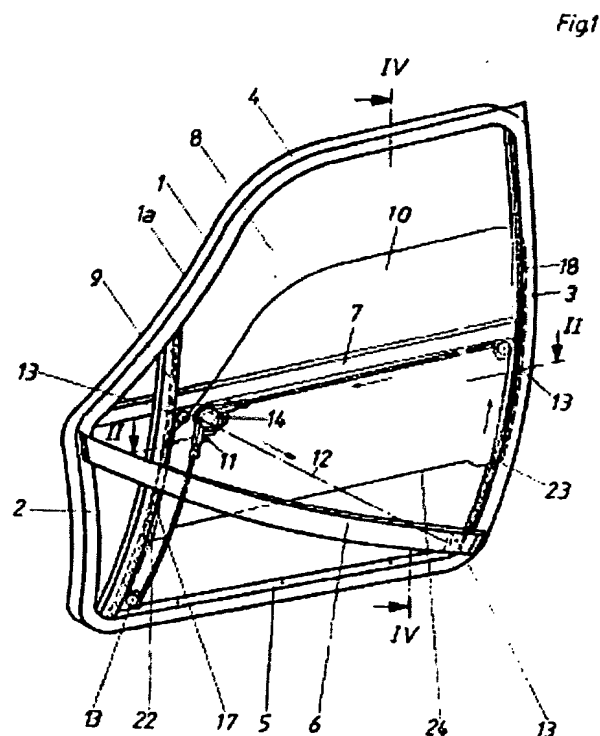
Cited documents:

GB2101535
EP0432590
EP0142435

[Report a data error here](#)

Abstract of EP0613797

The invention relates to the frame design of a vehicle door, in particular motor vehicle door, which comprises a supporting door frame forming a door-supporting module and having at least one front and one rear and one upper frame part, and has a window lifter for opening and closing a window pane as well as parts serving for the guidance of the window pane and further door elements. The essence of the invention lies in the fact that the guiding mechanism for the window pane is integrated into a window frame part and into the rear frame part of the door frame.



Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide

THIS PAGE BLANK (USPTO)

(19)



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11) Veröffentlichungsnummer: **0 613 797 A2**

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(21) Anmeldenummer: **93119240.5**

(51) Int. Cl.⁵: **B60J 5/04**

(22) Anmeldetag: **30.11.93**

(30) Priorität: **01.03.93 DE 4306290**

(43) Veröffentlichungstag der Anmeldung:
07.09.94 Patentblatt 94/36

(84) Benannte Vertragsstaaten:
DE ES FR GB IT

(71) Anmelder: **YMOS AKTIENGESELLSCHAFT**
Industrieprodukte
Feldstrasse 12
D-63179 Obertshausen (DE)

(72) Erfinder: **Heim, Gunther, Dr.-Ing.**
Darmstädter Strasse 60
D-63179 Obertshausen (DE)
Erfinder: **Kroll, Bruno, Dipl.-Ing.**
Tuchstrasse 21
D-42477 Radevormwald (DE)

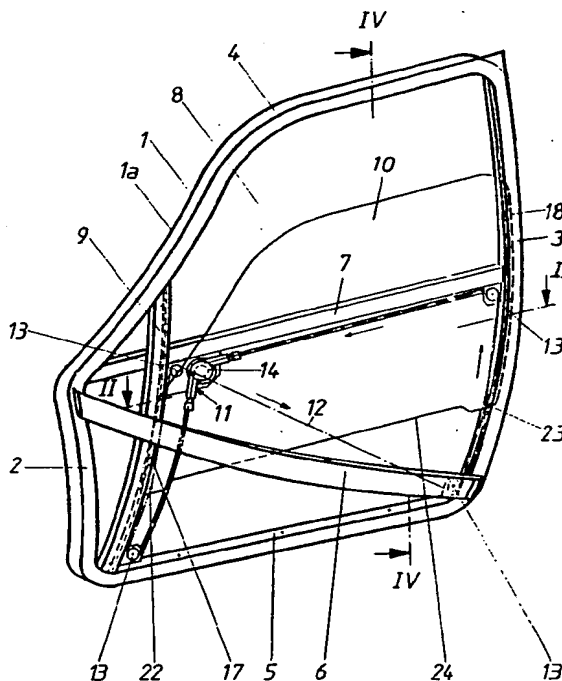
(74) Vertreter: **Schieferdecker, Lutz, Dipl.-Ing.**
Herrnstrasse 37
D-63065 Offenbach (DE)

(54) **Fahrzeugtür.**

(57) Die Erfindung betrifft eine Fahrzeugtür, insbesondere Kraftfahrzeugtür in Rahmenbauweise, die einen tragenden, ein Tür- Tragemodul bildenden Türrahmen mit mindestens einem vorderen und einem hinteren bzw. einem oberen Rahmenteil umfasst und einen Fensterheber zum Öffnen und Schließen einer Fensterscheibe sowie zur Führung der Fensterscheibe dienende Teile und weitere Türelemente aufweist.

Der Kern der Erfindung liegt darin, daß die Führung der Fensterscheibe in ein Fensterrahmenteil und in das hintere Rahmenteil des Türrahmens integriert ist.

Fig1



EP 0 613 797 A2

Die Erfindung betrifft ein insbesondere als Kraftfahrzeugtür bestimmte Fahrzeugtür mit den Merkmalen des Oberbegriffes des Anspruchs 1.

Eine Fahrzeugtür der hier interessierenden Art umfasst in Rahmenbauweise einen tragenden, ein Türtragemodul bildenden Türrahmen mit mindestens einem vorderen und einem hinteren bzw. einem oberen Rahmenteil und weist einen Fensterheber zum Öffnen und Schließen einer Fensterscheibe sowie Führungselemente zur Führung der Fensterscheibe und weitere Türelemente wie Scharniere, ein Türschloß und die zugehörigen Bedienungselemente auf. Der Fensterheber kann ein gebräuchlicher Kabelfensterheber, Seilfensterheber oder Scherenfensterheber sein.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine derartige Fahrzeugtür dahingehend zu optimieren, daß neben einer Gewichtseinsparung auch eine kostengünstige Herstellung und Erleichterungen bei der Montage erzielbar sind.

Zur Lösung dieser Aufgabe sieht die Erfindung vor, daß die Führung für die Fensterscheibe zusammen mit dem Fensterheber und dem Tür-Tragemodul zu einer Baueinheit integriert sind.

Die Schaffung einer aus Tür-Tragemodul, Fensterheber und Fensterführung bestehenden Baueinheit erlaubt eine kostengünstige und montagefreundliche Herstellung, da es sich hier um ein aus wenigen Teilen bestehendes Produkt handelt, das einfach und leicht zu handhaben ist.

In Weiterbildung der Erfindung ist vorgesehen, daß in dem Türrahmen ein vorderes, zur Führung der geschlossenen und der abgesenkten Fensterscheibe dienendes Fensterrahmenteil angeordnet ist, daß das Fensterrahmenteil und mindestens das hintere Rahmenteil des Türrahmens jeweils Strangprofileile sind und daß das hintere Rahmenteil ebenfalls zur Führung der Fensterscheibe ausgebildet ist. Auch hierdurch wird die Zahl der benötigten Teile gering gehalten, was mit einer Einsparung an Arbeits- und Materialkosten verbunden ist.

Erreicht wird dies schließlich insbesondere dann, wenn vorzugsweise das Fensterrahmenteil und mindestens das hintere Rahmenteil eine sich im wesentlichen über ihre gesamte Länge erstreckende, seitlich offenen Profilkammer aufweisen und die Fensterscheibe mindestens mit einem freien Rand in mindestens einer der Profilkammern angeordnet und geführt ist. Die Fensterscheibe wird somit mit mindestens einem ihrer beiden seitlichen Ränder unmittelbar in dem Fensterrahmenteil bzw. in dem zum Türrahmen gehörenden Rahmenteil geführt.

Weitere Merkmale der Erfindung gehen aus Unteransprüchen im Zusammenhang mit der Beschreibung und der Zeichnung hervor.

Die Erfindung wird nachstehend anhand von Ausführungsbeispielen, die in der Zeichnung dar-

gestellt sind, näher beschrieben. Dabei zeigen:

- Fig. 1: eine perspektivische Darstellung der aus Türrahmen, Fensterheber und Fensterführung bestehenden Baueinheit;
- Fig. 2: einen Schnitt längs der Linie II-II in Fig. 1;
- Fig. 3: einen Schnitt wie in Fig. 2 von einer abgewandelten Ausführungsform;
- Fig. 4: einen Schnitt längs der Linie IV-IV in Fig. 1;
- Fig. 5: eine perspektivische Ansicht einer Baueinheit wie in Fig. 1 mit einem Kabelfensterheber;
- Fig. 6: einen Schnitt längs der Linie VI-VI in Fig. 5;
- Fig. 7: einen Schnitt wie in Fig. 6 von einer abgewandelten Ausführungsform;
- Fig. 8: eine Ansicht einer Baueinheit wie in den Fig. 1 und 5, jedoch mit einem Scherenfensterheber;
- Fig. 9: einen Schnitt längs der Linie IX-IX in Fig. 8;
- Fig. 10: einen Schnitt wie in Fig. 9 von einer abgewandelten Ausführungsform;
- Fig. 11: einen Schnitt wie in den Fig. 9 und 10 von einem weiteren Ausführungsbeispiel und
- Fig. 12: einen Schnitt ähnlich denen der Figuren 9 - 11 durch ein letztes Ausführungsbeispiel.

Zur Herstellung einer Fahrzeugtür und insbesondere einer Kraftfahrzeugtür in Rahmenbauweise ist gemäß dem in Fig. 1 dargestellten Ausführungsbeispiel ein Türrahmen 1 vorgesehen, der ein Tür-Tragemodul 1a darstellt, das mindestens ein vorderes Rahmenteil 2, ein hinteres Rahmenteil 3 und ein oberes Rahmenteil 4 umfasst. Gemäß Ausführungsbeispiel ist der Türrahmen 1 auch unten durch ein gleichartiges, unteres Rahmenteil 5 geschlossen. Eine Diagonalstrebe 6 dient zur Versteifung und ein waagrecht angeordnetes Rahmenteil 7 begrenzt eine Fensteröffnung 8 nach unten. Ein parallel am hinteren Rahmenteil 3 angeordnetes Fensterrahmenteil 9 dient teilweise zur Begrenzung der Fensteröffnung 8 nach vorne und dient ferner zugleich zur Führung einer Fensterscheibe 10, die mit Hilfe eines Fensterhebers 11 vertikal verstellbar ist. Bei dem in Fig. 1 dargestellten Fensterheber 11 handelt es sich um einen Seilfensterheber mit einem Zugseil 12, mit dessen Hilfe die Fensterscheibe 10 aus der dargestellten, mittleren Stellung in die Schließstellung angehoben wird, wenn sich das Zugseil 12 in Richtung der Pfeile bewegt.

Zur Führung des Zugseiles 12 sind Seilumlenkrollen 13 vorgesehen, die direkt am Fensterrahmenteil 9 und/oder an Rahmenteil 3, 7 des Tür-

rahmens 1 oder an Montageteilen 14 angeordnet sind, die mit den Rahmenteil 3, 5, 7 des Türrahmens 1 bzw. mit dem waagerechten Rahmenteil 7 verbunden sind. Ferner ist ein Antrieb 14 für das Zugseil 12 vorgesehen und auch grundsätzlich bekannt, so daß hierauf nicht mehr einzugehen ist.

Das hintere Rahmenteil 3 und das sich parallel zu diesem erstreckende Fensterrahmenteil 9 dienen jeweils zur Führung der Fensterscheibe 10. Hierzu weisen das Fensterrahmenteil 9 und das hintere Rahmenteil 3 jeweils eine sich im wesentlichen über ihre gesamte Länge erstreckende, seitlich offene Profilkammer 15 bzw. 16 auf und gemäß Ausführungsbeispiel ist die Fensterscheibe 10 mit ihren freien, vertikalen Rändern 17, 18 in den Profilkammern 15, 16 angeordnet und geführt. Die den vorderen und den hinteren Rand 17 bzw. 18 der Fensterscheibe 10 aufnehmenden Profilkammern 15 bzw. 16 sind ineinander zugewandten Seiten 19, 20 offen. Sie weisen U-förmige angeordnete Begrenzungswände auf. Ferner ist jeweils mindestens ein den Rand 17 bzw. 18 der Fensterscheibe 10 U-förmig umgreifendes Dichtungs- und Führungselement 21, in der jeweiligen Profilkammer 15 bzw. 16 angeordnet, wie dies aus Fig. 2 ersichtlich ist. In diesen Dichtungs- und Führungselementen 21, ist die Scheibe 10 schwimmend gelagert.

Die Befestigung des Zugseiles 12 an der Fensterscheibe erfolgt gemäß den in Fig. 1 dargestellten Ausführungsbeispiel an Fixpunkten 22 bzw. 23 nahe bei dem unteren Rand 24 der Fensterscheibe 10 sowie außerhalb der Profilkammern 15, 16.

Das Fensterrahmenteil 9 ist gemäß Fig. 2 zweckmäßigerweise mehrteilig. Es umfasst ein Hohlprofil 25, zu dem auch der Boden 26 und die eine Begrenzungswand 27 der Profilkammer 15 gehören. Die andere Begrenzungswand 28 der Profilkammer 15 wird von einem zweiten Teil in Gestalt eines Profilstabes 29 gebildet, der z.B. mit dem Hohlprofil 25 verschraubt sein kann. Die Zweiteiligkeit des Fensterrahmenteil 9 ist aus Montagegründen zweckmäßig.

Fig. 3 zeigt ebenfalls im Querschnitt eine abgewandelte Ausführungsform, wobei für gleiche oder gleichartige Teile nachfolgende dieselben Bezugszahlen verwendet sind.

Das Rahmenteil 3 gemäß Fig. 3 weist Führungsrippen 30, 31 zur Führung der Fensterscheibe 10 auf. Die Führungsrippen 30, 31 sind im Querschnitt F-förmig und mit ihrem kurzen Querschankel 32 an der äußeren Begrenzungswand 33 der Profilkammer 16 angeordnet. Mindestens ein Führungsstück 34 umgreift die Führungsrippen 30, 31 und ist mit der Fensterscheibe 10 verbunden.

Wesentlich ist schließlich noch - und dies gilt für alle Ausführungsbeispiele -, daß das Fensterrahmenteil 9 und gleichermaßen das hintere Rah-

menteil des Türrahmens 1 die Fensterscheibe 10 über ihre gesamte Hubhöhe führen, wobei diese Führung unmittelbar in das Rahmenteil 3 integriert ist.

Das Führungsstück 34 führt schließlich die Fensterscheibe 10 wesentlich genauer als die Dichtungs- und Führungselemente 21.

Das in den Fig. 5- 7 dargestellte Ausführungsbeispiel unterscheidet sich von der Ausführungsform gemäß den Fig. 1 - 4 in erster Linie dadurch, daß ein Kabelfensterheber 41 mit einem Antrieb 42 vorgesehen ist und daß Führungskanäle 43 für das bzw. die Zug- und Druckkabel 44 zusätzlich in das Fensterrahmenteil 9 bzw. das hintere Rahmenteil 3 integriert sind. Bei Verwendung von zwei Zug- und Druckkabeln 43 befindet sich auch ein Führungskanal 45 für das Leertrum 46 in dem hinteren Rahmenteil 3, und ebenfalls zwei Führungskanäle 43 und 45 sind in dem unteren Rahmenteil 5 angeordnet. Das Fensterrahmenteil 9 braucht in der Regel nur einen Führungskanal 43 zur Führung des aktiven Teiles des Zug- und Druckkabels 44.

Die Führungskanäle 43 sind jeweils parallel zur Scheibe 10 offen, so daß ein Mitnehmer 47 das jeweilige Teil des Zug- und Druckkabels 44 mit der Fensterscheibe 10 verbinden kann, wie dies auch aus Fig. 6 hervorgeht. Die Form und Gestalt der beiden Mitnehmer 47 ist bei dem in fig. 6 dargestellten Ausführungsbeispiel gleich, wobei ein elastischer Puffer 48 jeweils zwischen den Mitnehmern 47 und der Fensterscheibe 10 angeordnet ist. Die Fensterscheibe 10 ist daher gemäß dem Pfeil 49 in Fig. 6 schwimmend in den Dichtungs- und Führungselementen 21 in den Profilkammern 15, 16 des Fensterrahmenteil 9 und des hinteren Rahmenteil 3 gelagert.

Bei dem in Fig. 7 dargestellten Ausführungsbeispiel ist ein mit Mitnehmer 47 ebenfalls über einen elastischen Puffer 48 mit der Fensterscheibe 10 verbunden, während der andere Mitnehmer 50 starr in dem ihm zugeordneten Führungskanal 43 geführt ist und auch starr mit der Fensterscheibe 10 verbunden ist. In diesem Falle ist die Fensterscheibe 10 vergleichsweise sehr viel genauer geführt als bei der Ausführungsform gemäß Fig. 6.

Charakteristisch für den Kabelfensterheber 41 ist im Vergleich zum Seilfensterheber 11 gemäß dem zuerst beschriebenen Ausführungsbeispiel, daß das Zug- und Druckkabel 43 zumindest über einen Teil seiner Länge eine derartige Gestaltung besitzt, daß es mit Hilfe des Antriebes nicht nur Zugkräfte wie das Zugseil 12 des Seilfensterhebers 11 betragen kann, sondern auch Druckkräfte. Im Regelfall weist der Antrieb 42 des Kabelfensterhebers ein Ritzel auf, das mit dem Zug- und Druckkabel 44 zusammenwirkt. Dazu kann das Zug- und Druckkabel 44 Gewindegänge aufweisen.

Die in den Figuren 8 - 11 dargestellte Ausführungsform zeigt einen Türrahmen 1 mit einem Scherenfensterheber 51. Auch hier gilt wieder, daß gleiche oder gleichartige Teile dieselben Bezugszahlen tragen wie bei den zuerst beschriebenen Ausführungsformen.

Auch bei der den Scherenfensterheber 51 aufweisenden Ausführungsform ist wie beim Seilfensterheber 11 nur die Fensterscheibe 10 in dem Fensterrahmenteil 9 und in dem hinteren Rahmenteil 3 des Türrahmens 1 geführt. Die Querschnitte des Fensterrahmenteil 9 und des hinteren Rahmenteil 3 stimmen daher mit denen beim Seilfensterheber 11 überein, wie ein Vergleich der Figuren 2 und 9 zeigt. Die Befestigung des Scherenfensterhebers 51 mit seinem Antrieb 52 und den in Schienen 53, 54 geführten Scherenelementen 55, 56 erfolgt an dem Fensterrahmenteil 9 und an dem hinteren Rahmenteil 3. Die eine Schiene 53 ist dabei ferner am unteren Rand 24 der Fensterscheibe 10 angeordnet.

Während Fig. 9 den Fall betrifft, daß die Fensterscheibe 10 schwimmend in den Führungs- und Dichtungselementen 21 geführt ist, die sich in den Profilkammern 15 und 16 des Fensterrahmenteil 9 und des hinteren Rahmenteil 3 befinden, betrifft Fig. 10 den Fall, daß die am Rand 24 angreifende Schiene 53 des Scherenfensterhebers 51 zusätzlich in dem hinteren Rahmenteil 3 in einem weiteren Führungskanal 57 geführt ist. Hierzu ist ein Zwischenstück 58 vorgesehen, das mit seinem einen Ende 59 mit der Schiene 53 verbunden ist, während es mit seinem anderen freien Ende 60 in den Führungskanal 57 greift.

Fig. 11 betrifft den Fall, daß der Türrahmen für ein Kabriolett bestimmt ist. Hier ist nur der vordere Rand 17 der Fensterscheibe 10 in dem Fensterrahmenteil 9 geführt, während der hintere Rand 18 sich nicht in einer Profilkammer des hinteren Rahmenteil 3 befindet, da das hintere Rahmenteil 3 versetzt zur Fensterscheibe 10 angeordnet ist. Um auch hier eine Führung zu erzielen, weist das hintere Rahmenteil 3 einen Führungskanal 57 wie im Falle der Ausführungsform gemäß Fig. 10 auf, und ein Zwischenstück 58 liegt mit seinem einen Ende 60 in dem Führungskanal 57 und ist mit seinem anderen Ende 59 im Falle der Verwendung eines Scherenfensterhebers 51 mit der am unteren Rand 24 der Fensterscheibe 10 angreifenden Schiene 53 verbunden.

Fig. 12 zeigt schließlich noch einen vergleichbaren Fall für einen anderen Fensterheber. Auch hier ist die Fensterscheibe 10 mit ihrem vorderen Rand 17 nur im Fensterrahmenteil 9 angeordnet und geführt, während der hintere Rand 18 frei ist. Um auch dort eine Führung zu erzielen, greift ein mit der Fensterscheibe 10 verbundenes Führungsstück 61 in eine U-förmige Leiste 62, die in geeig-

neter Weise mit dem hinteren Rahmenteil 3 des Türrahmens verbunden ist.

Patentansprüche

- 5 1. Fahrzeugtür, insbesondere Kraftfahrzeugtür in Rahmenbauweise, die einen tragenden, ein Tür-Tragemodul (1a) bildenden Türrahmen (1) mit mindestens einem vorderen und einem hinteren bzw. einem oberen Rahmenteil (2, 3, 4) umfasst und einen Fensterheber (11, 41, 51) zum Öffnen und Schließen einer Fensterscheibe (10) sowie zur Führung der Fensterscheibe (10) dienende Teile und weitere Türelemente aufweist, dadurch gekennzeichnet, daß die Führung der Fensterscheibe (10) in ein Fensterrahmenteil (9) und in das hintere Rahmenteil (3) des Türrahmens (1) integriert ist.
- 10 2. Fahrzeugtür nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Führung für die Fensterscheibe (10) und den Fensterheber (11, 41, 51) zusammen mit dem Tür-Tragemodul (1a) zu einer Baueinheit integriert sind.
- 15 3. Fahrzeugtür nach einem oder mehreren der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß sich das Fensterrahmenteil (9) über die gesamte Hubhöhe der Fensterscheibe (10) erstreckt.
- 20 4. Fahrzeugtür nach einem oder mehreren der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das zur Führung der geschlossenen und der abgesenkten Fensterscheibe (10) dienende Fensterrahmenteil (9) und mindestens das hintere Rahmenteil (3) des Türrahmens (1) jeweils Strangprofilteile sind.
- 25 5. Fahrzeugtür nach einem oder mehreren der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das Fensterrahmenteil (9) und mindestens das hintere Rahmenteil (3) eine sich im wesentlichen über ihre gesamte Länge erstreckende, seitlich offene Profilkammer (15, 16) aufweisen und daß die Fensterscheibe (10) mindestens mit einem freien Rand (17, 18) in mindestens einer der Profilkammern (15, 16) angeordnet und geführt ist.
- 30 6. Fahrzeugtür nach einem oder mehreren der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß mindestens ein den Rand (17, 18) der Fensterscheibe (10) U-förmig umgreifendes Dichtungs- und Führungselement (21) in der jeweiligen Profilkammer (15, 16) angeordnet ist.
- 35 40 45 50 55

7. Fahrzeugtür nach einem oder mehreren der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die den vorderen und den hinteren Rand (17, 18) der Fensterscheibe (10) aufnehmenden Profilkammern (15, 16) ineinander zugewandten Seiten (19, 20) offen sind. 5
8. Fahrzeugtür nach einem oder mehreren der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß Seilumlenkrollen (13) direkt am Fensterrahmenteil (9) und/oder an Rahmenteil (3, 5, 7) des Türrahmens (1) oder an Montageteilen (14) angeordnet sind, die mit den Rahmenteil (3, 5, 7) des Türrahmens (1) verbunden sind. 10
15
9. Fahrzeugtür nach einem oder mehreren der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß mindestens ein Führungskanal (43) für ein Zug-und Druckkabel (44) eines Kabelfensterhebers (41) in die vorderen und hinteren sowie unteren Rahmenteil (2, 3, 5) und in das Fensterrahmenteil (9) integriert ist. 20
10. Fahrzeugtür nach einem oder mehreren der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß je ein Führungskanal (45) für ein Leertrum (46) in das vordere und das hintere sowie das untere Rahmenteil (2, 3, 5) integriert ist. 25
30
11. Fahrzeugtür nach einem oder mehreren der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß ein Führungskanal (57) für ein Gleitelement /Zwischenstück (58) in dem hinteren Rahmenteil (3) angeordnet ist. 35

40

45

50

55

Fig.1

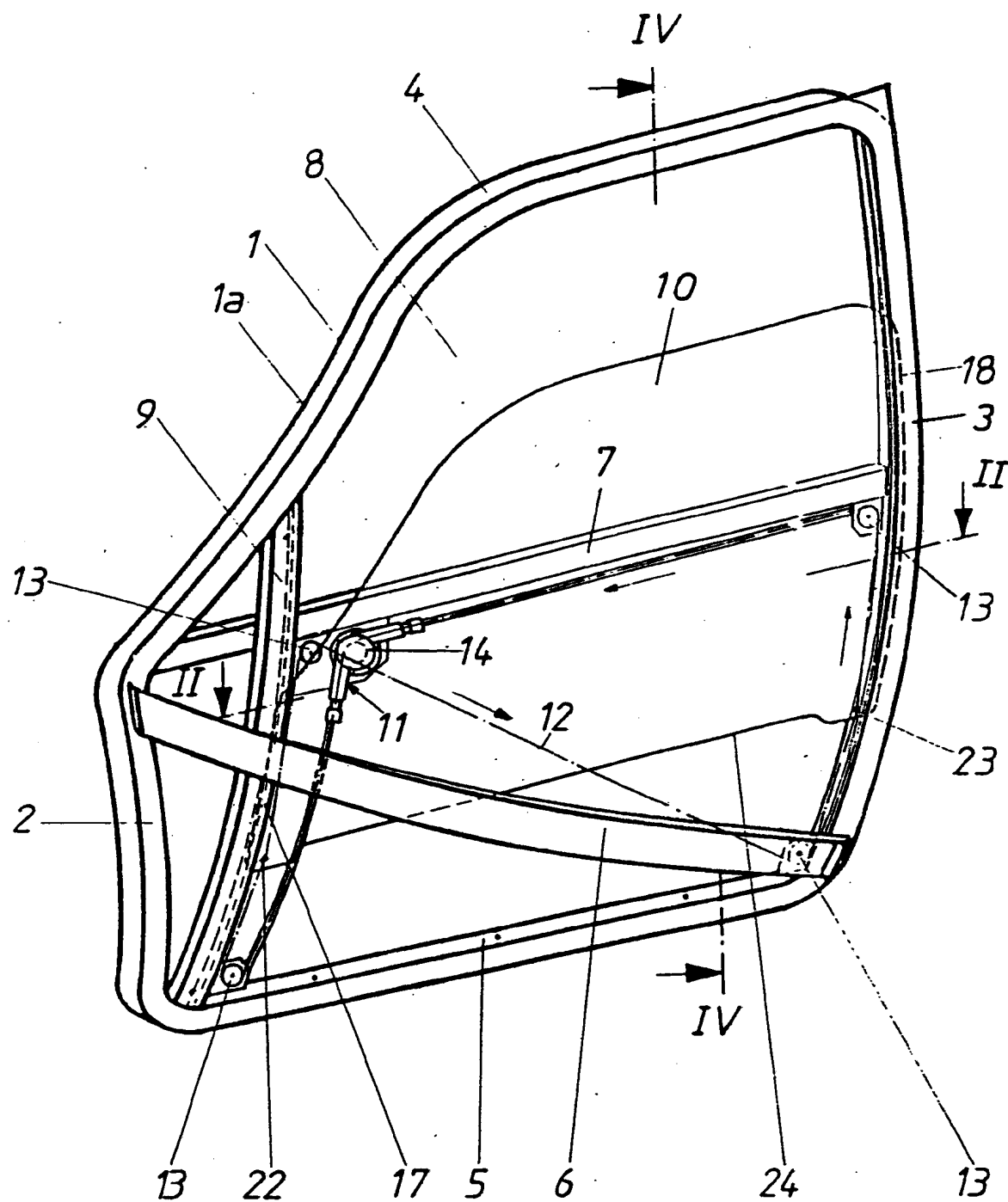


Fig.2

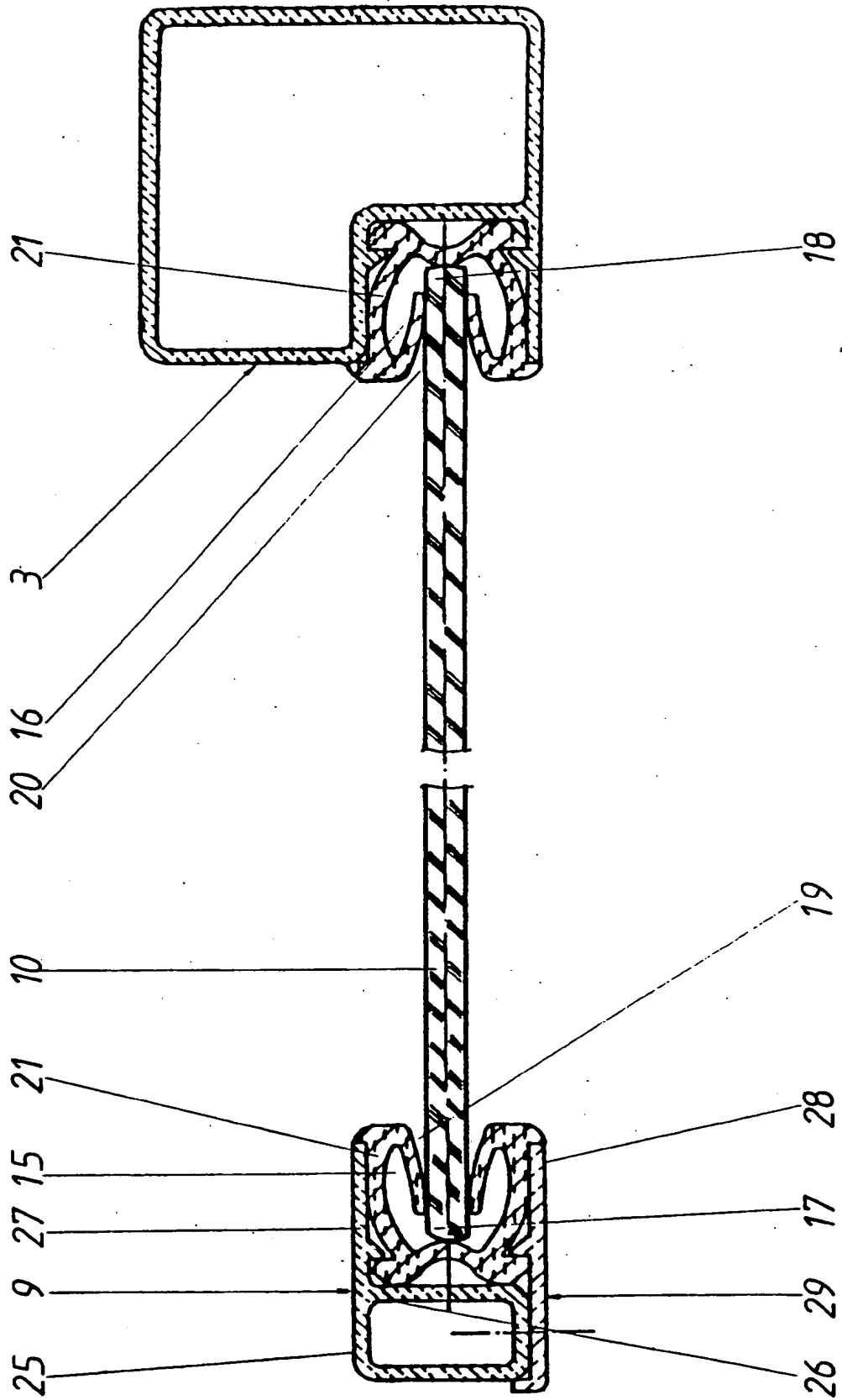


Fig.3

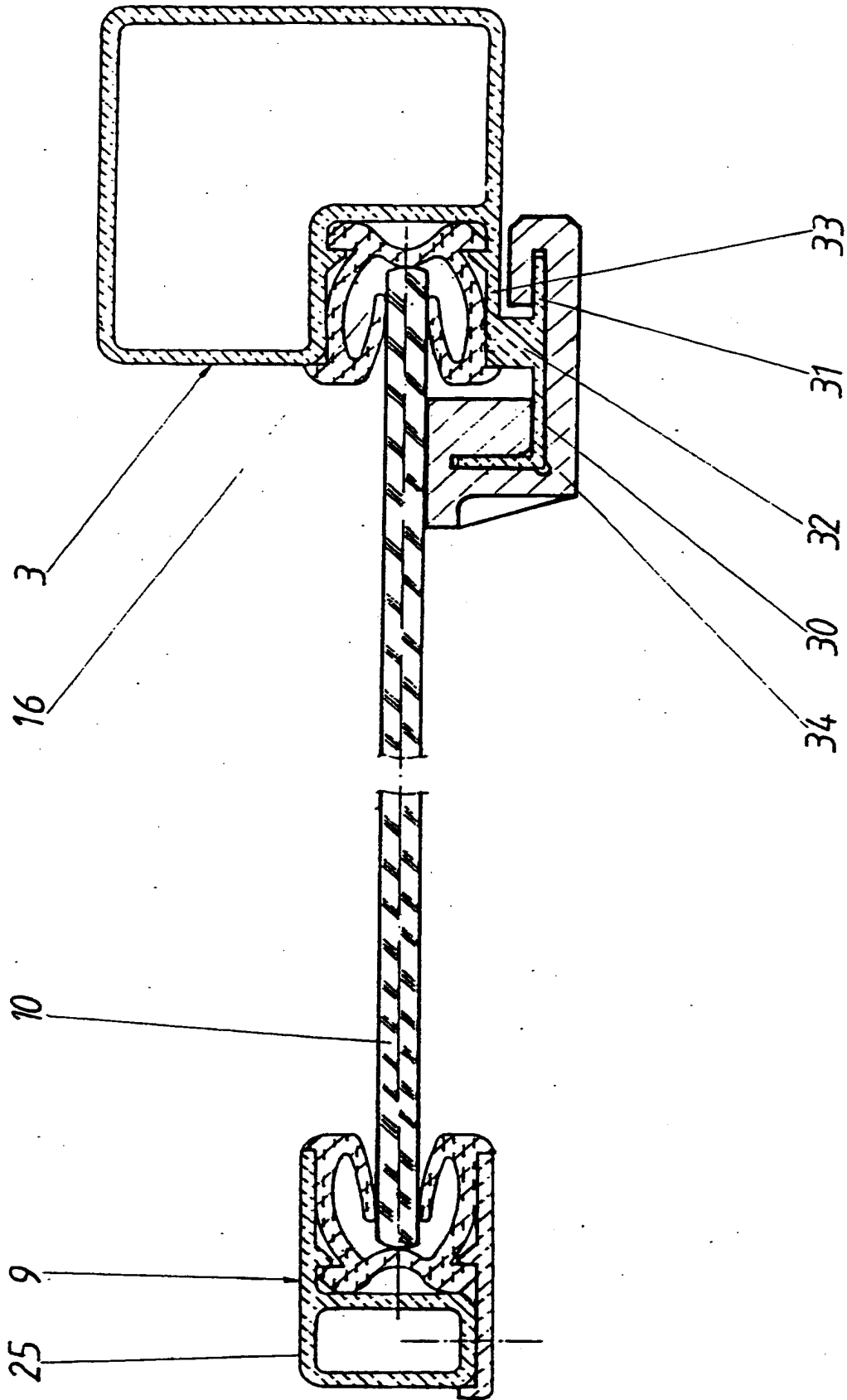


Fig. 4

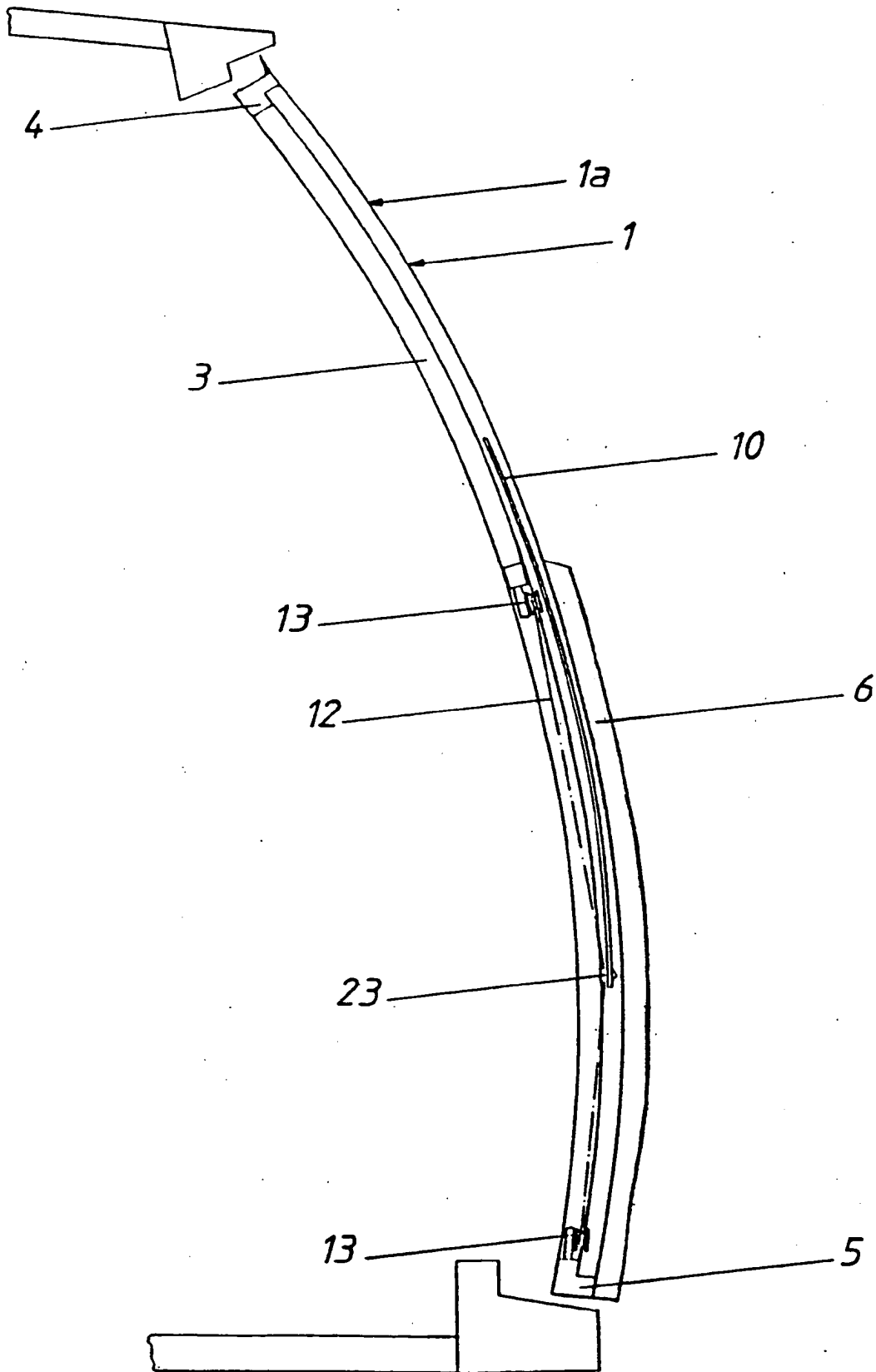


Fig. 5

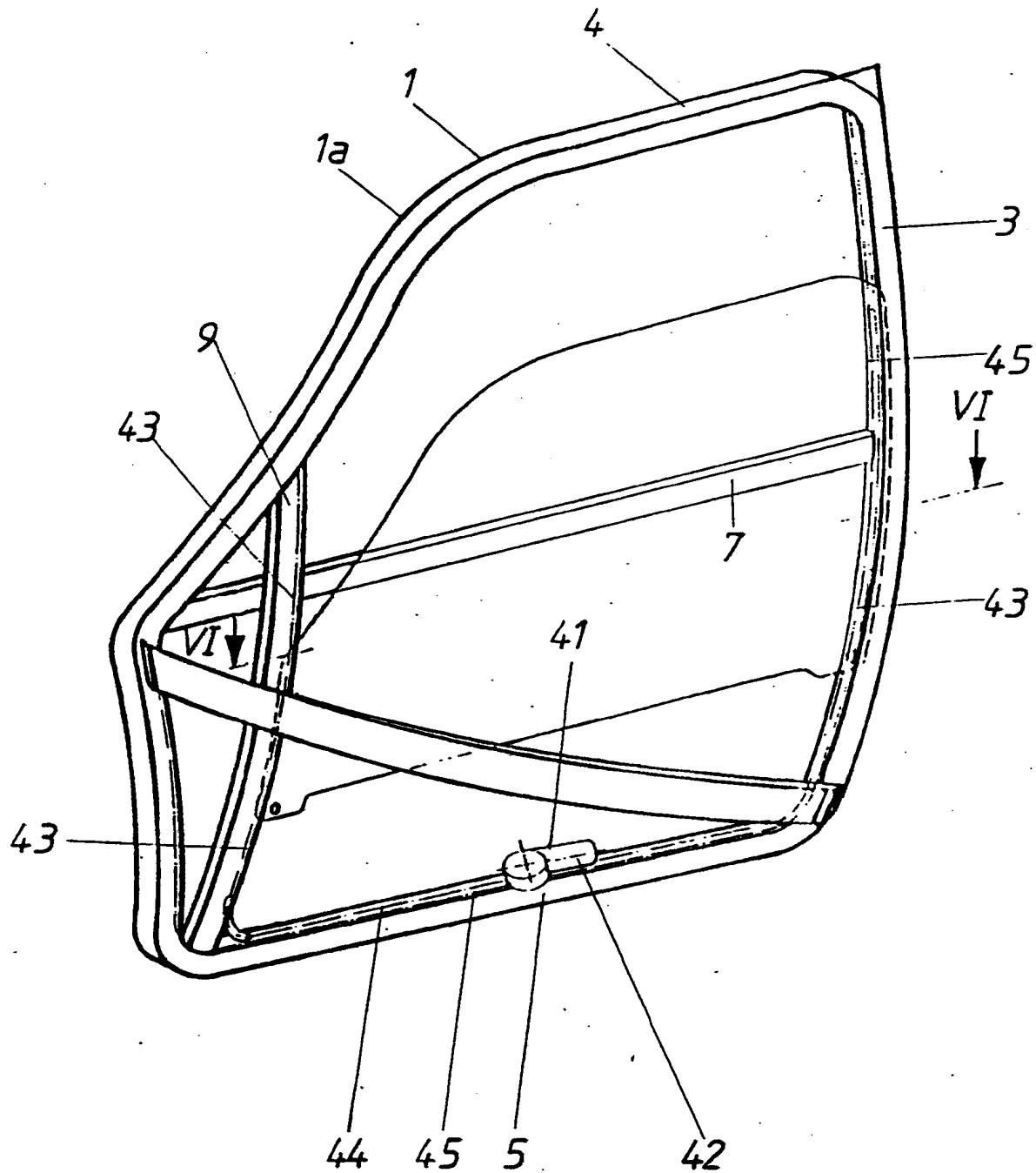
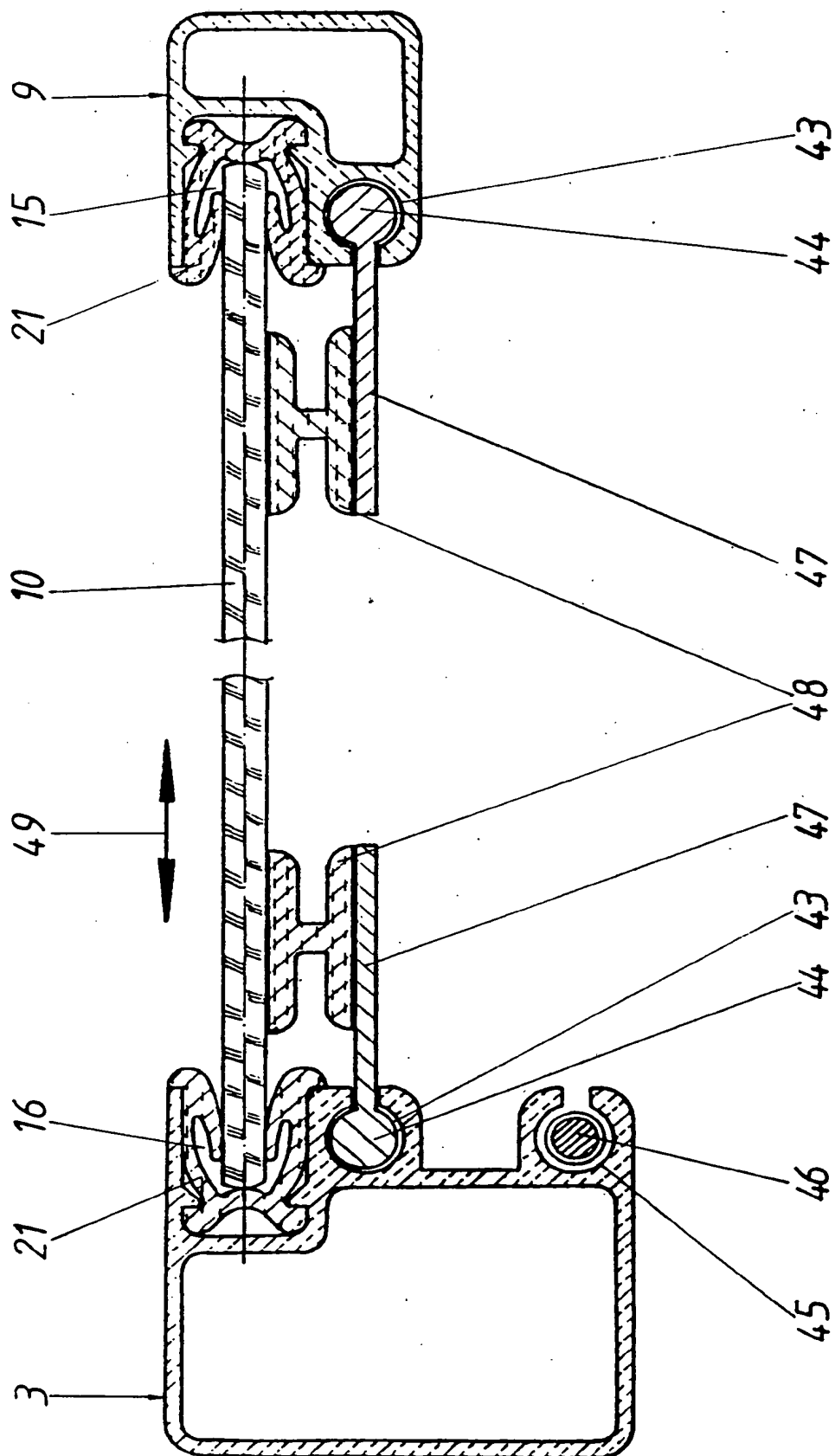


Fig. 6



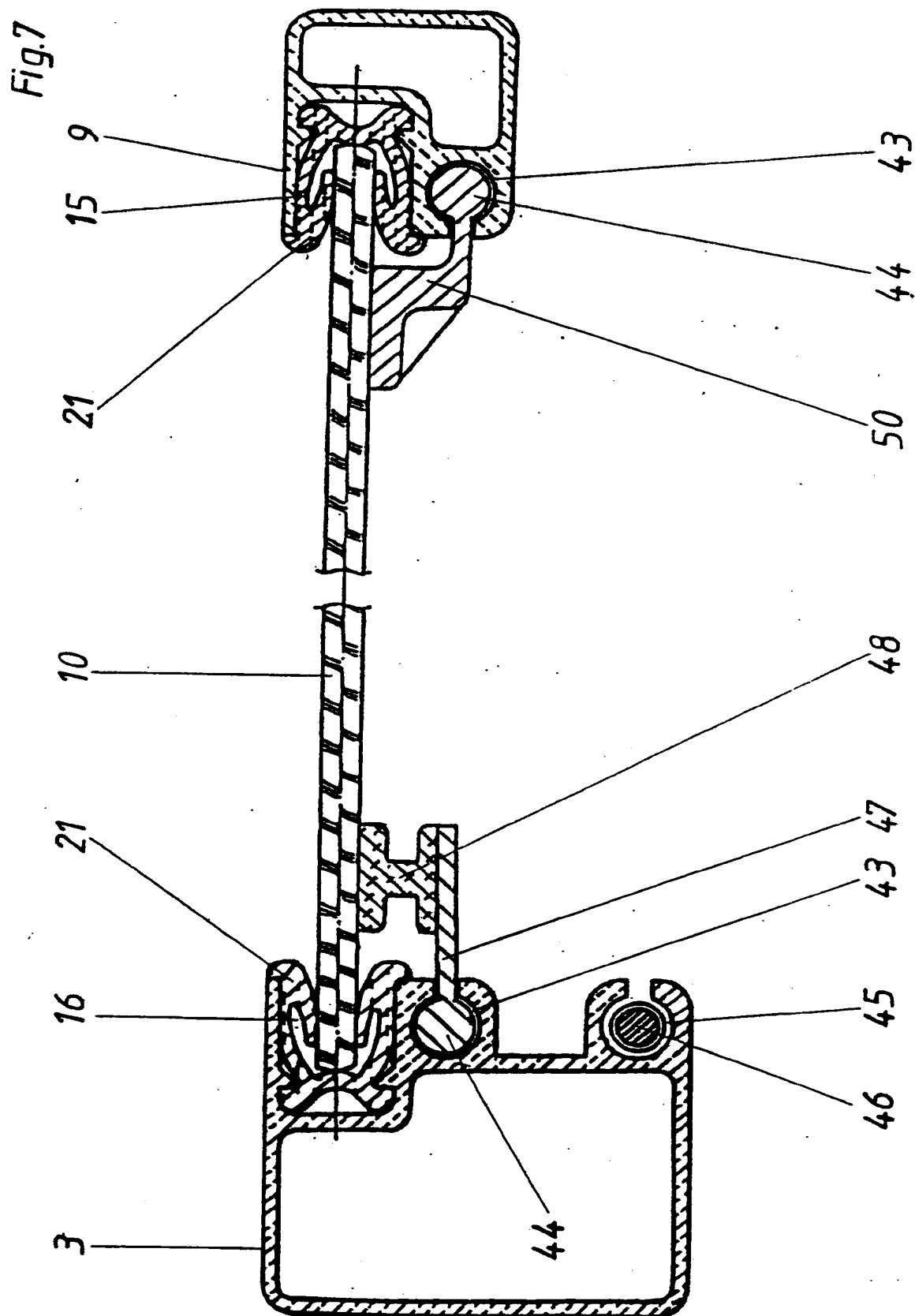


Fig. 8

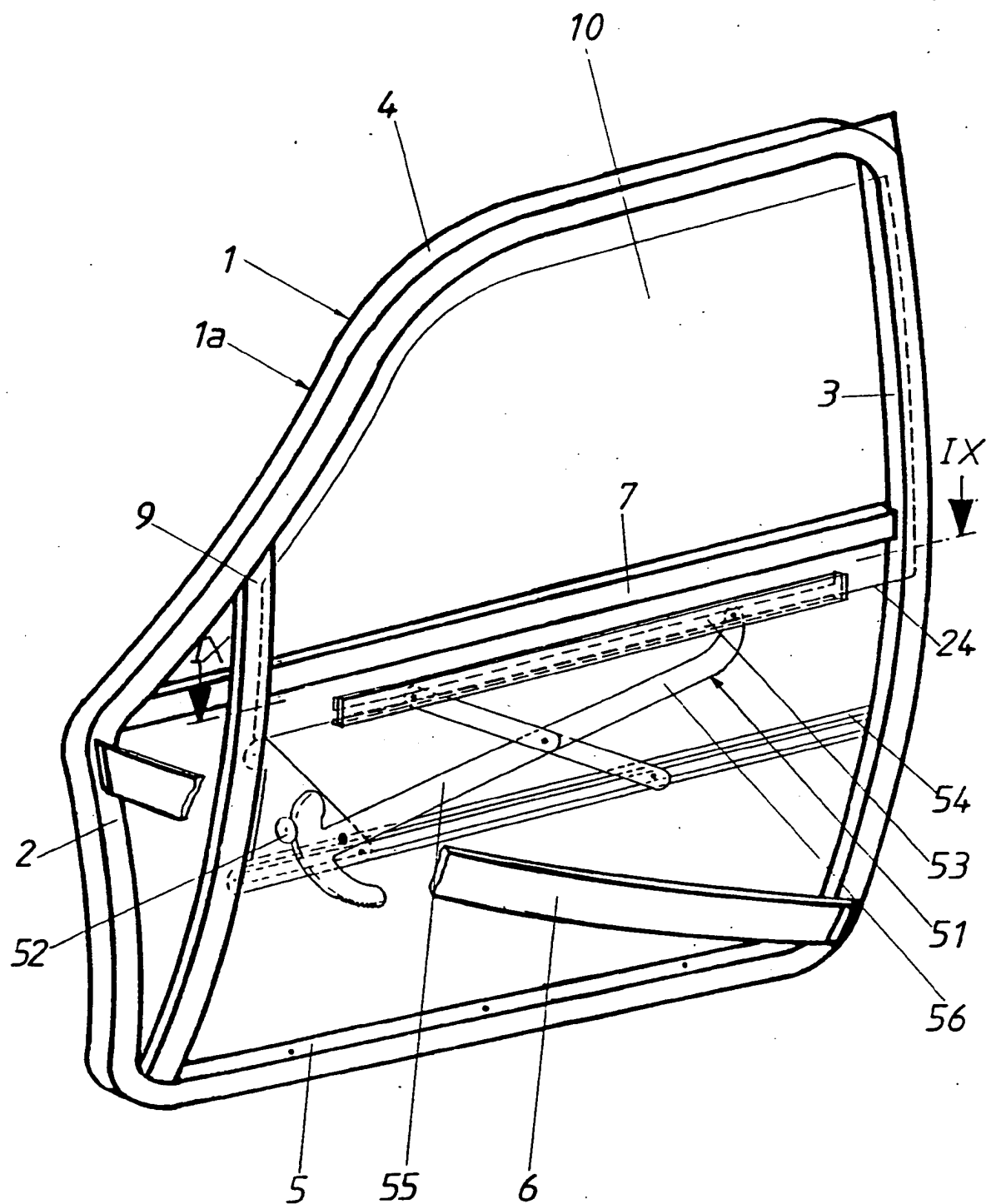


Fig.9

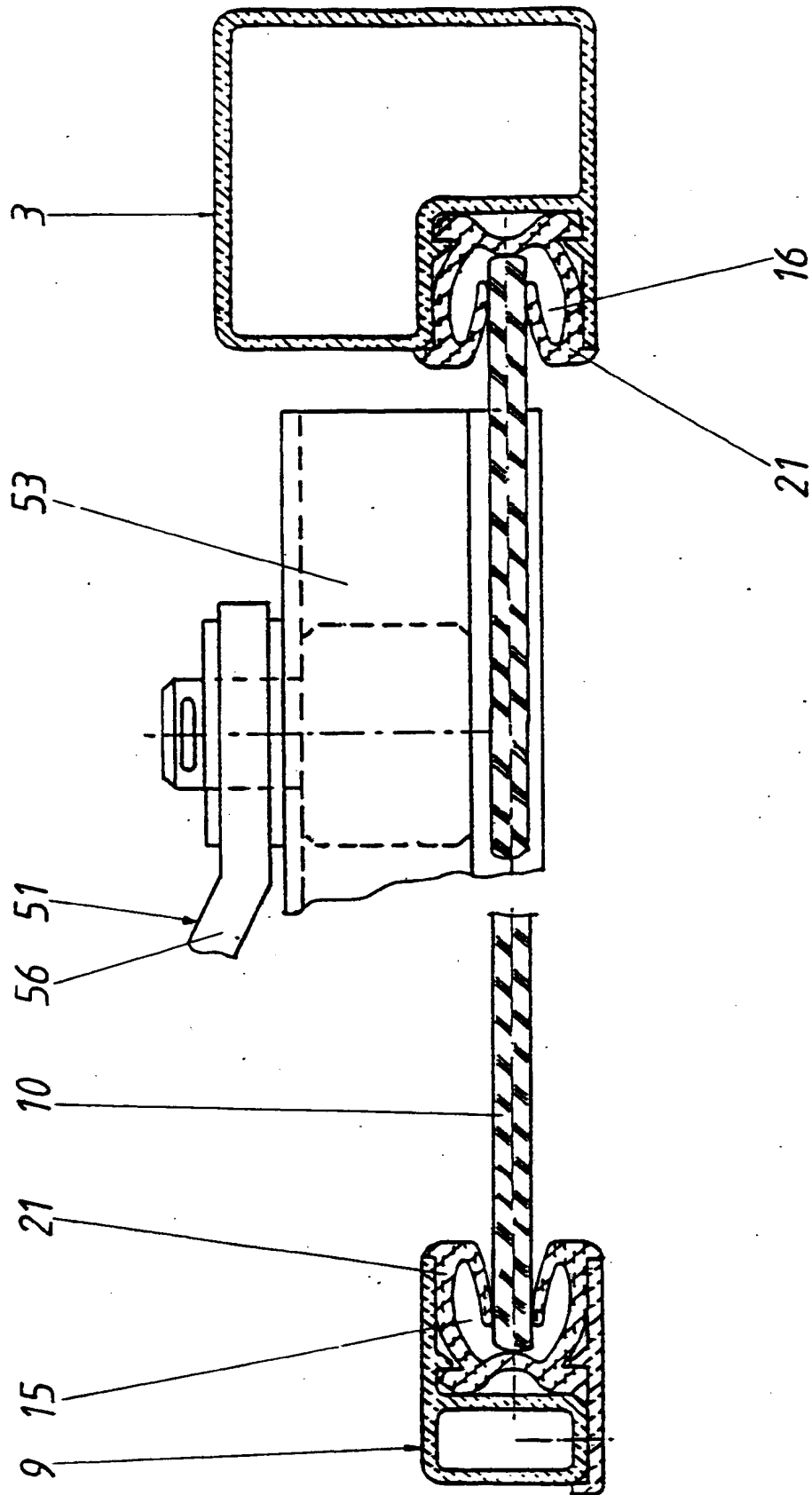


Fig.10

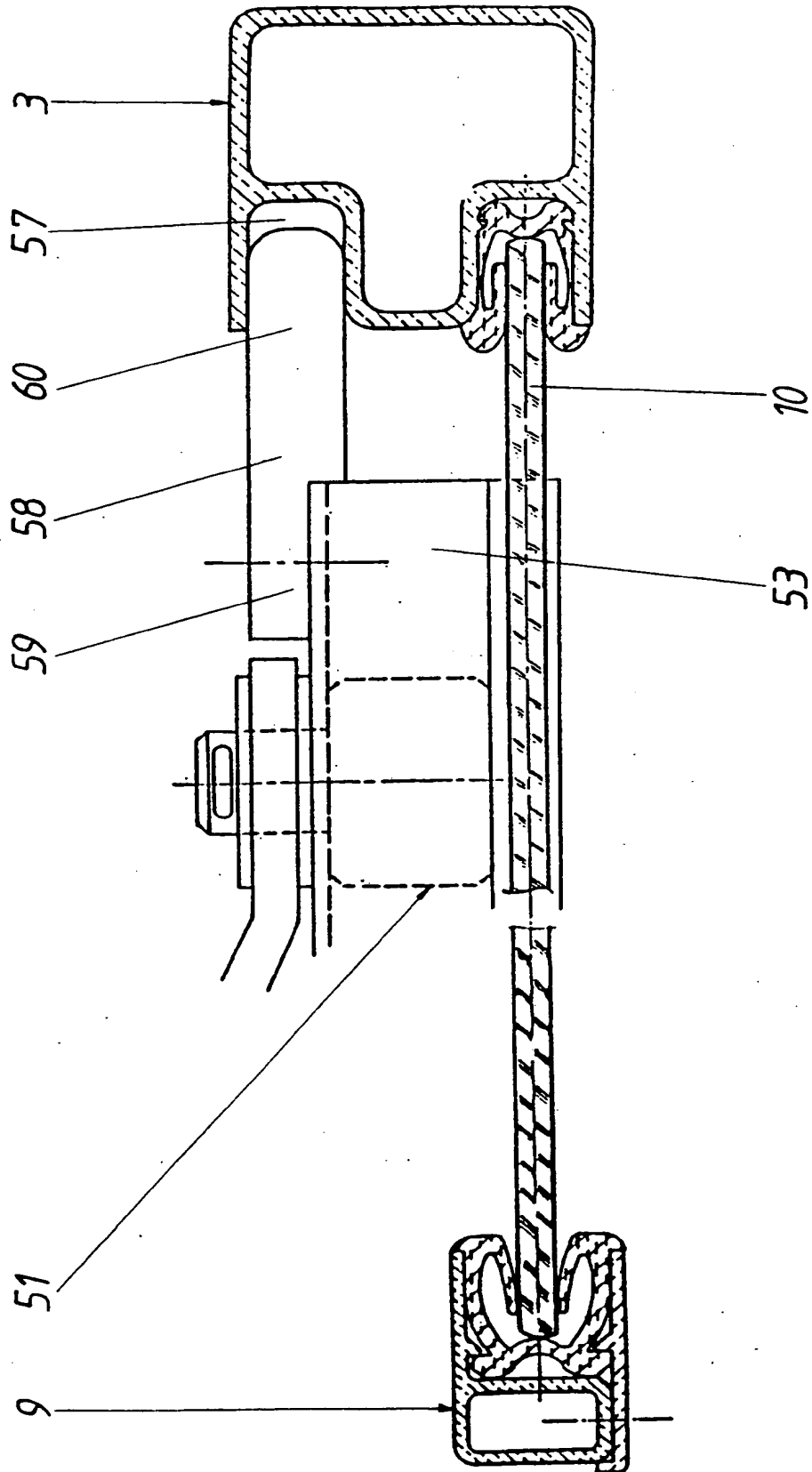


Fig.11

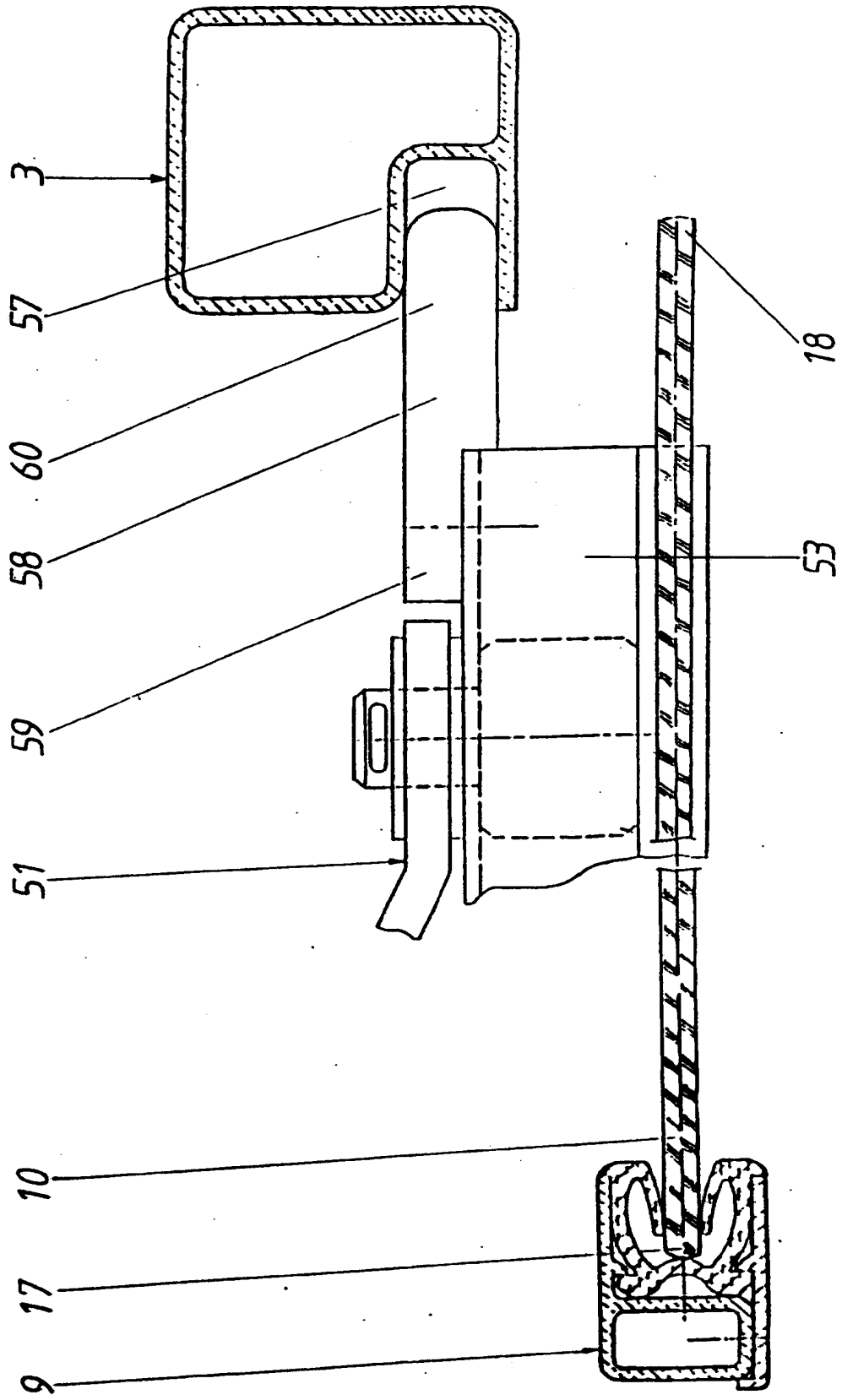
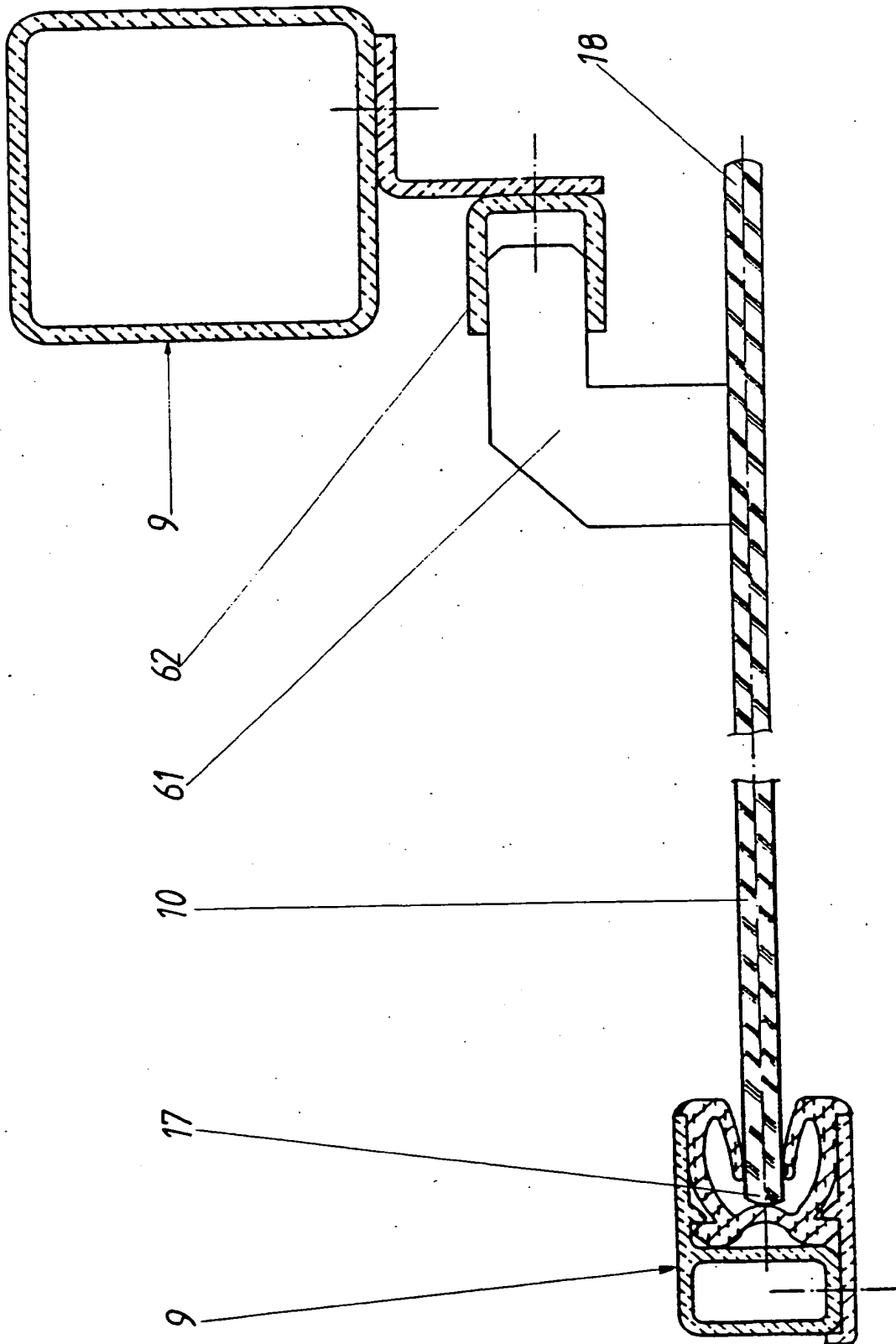


Fig.12



(19)



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office eur p  en des brev  ts



(11) Veröffentlichungsnummer: **0 613 797 A3**

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(21) Anmeldenummer: **93119240.5**

(51) Int. Cl.⁶: **B60J 5/04**

(22) Anmeldetag: **30.11.93**

(30) Priorität: **01.03.93 DE 4306290**

(43) Veröffentlichungstag der Anmeldung:
07.09.94 Patentblatt 94/36

(84) Benannte Vertragsstaaten:
DE ES FR GB IT

(86) Veröffentlichungstag des später veröffentlichten
Recherchenberichts: **08.03.95 Patentblatt 95/10**

(71) Anmelder: **YMOS AKTIENGESELLSCHAFT**
Industrieprodukte
Feldstrasse 12
D-63179 Obertshausen (DE)

(72) Erfinder: **Heim, Gunther, Dipl.-Ing.**
Darmstädter Strasse 60
D-63179 Obertshausen (DE)
Erfinder: **Kroll, Bruno, Dipl.-Ing.**
Tuchstrasse 21
D-42477 Radevormwald (DE)

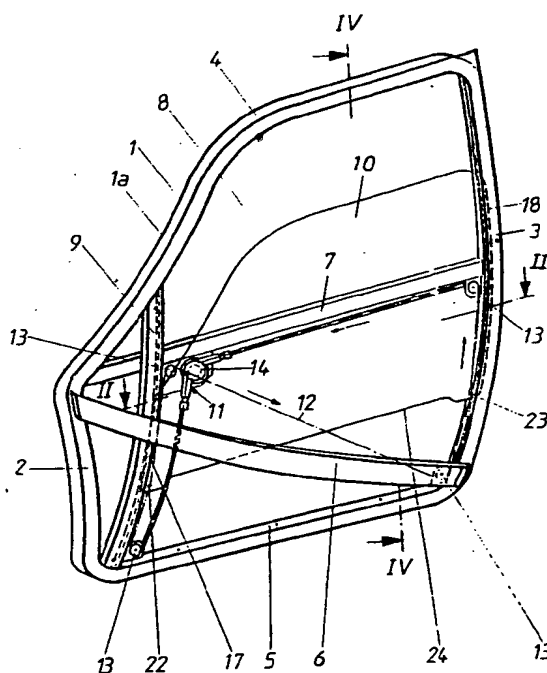
(74) Vertreter: **Schieferdecker, Lutz, Dipl.-Ing.**
Herrnstrasse 37
D-63065 Offenbach (DE)

(54) **Fahrzeugtür.**

(57) Die Erfindung betrifft eine Fahrzeugtür, insbesondere Kraftfahrzeugtür in Rahmenbauweise, die einen tragenden, ein Tür- Tragemodul (1a) bildenden Türrahmen (1) mit mindestens einem vorderen (2) und einem hinteren (3) bzw. einem oberen Rahmenteil (4) umfasst und einen Fensterheber (11) zum   ffnen und Schließen einer Fensterscheibe (10) sowie zur Führung der Fensterscheibe (10) dienende Teile und weitere Türelemente aufweist.

Der Kern der Erfindung liegt darin, daß die Führung der Fensterscheibe (10) in ein Fensterrahmenteil (9) und in das hintere Rahmenteil (3) des Türrahmens (1) integriert ist.

Fig1



EP 0 613 797 A3



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			EP 93119240.5
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. Cl.)
A	<u>GB - A - 2 101 535</u> (BL TECHNOLOGY LIMITED) * Zusammenfassung; Fig. 1 *	1	B 60 J 5/04
A	<u>EP - A - 0 432 590</u> (FIAT AUTO S.P.A.) * Zusammenfassung; Fig. 1,2 *	1	
A	<u>EP - A - 0 142 435</u> (AUTOMOBILES PEUGEOT) * Seite 6, Zeilen 20-30; Fig. 2 *	1	
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int. Cl.)
			B 60 J
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt.			
Recherchenort WIEN		Abschlußdatum der Recherche 21-11-1994	Prüfer PISSENBERGER
<div><div><div>EPA Form 1503 03 82</div><div>KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTEN</div><div>X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet</div><div>Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie</div><div>A : technologischer Hintergrund</div><div>O : nichtschriftliche Offenbarung</div><div>P : Zwischenliteratur</div><div>T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze</div></div><div><div>E : älteres Patentedokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist</div><div>D : in der Anmeldung angeführtes Dokument</div><div>L : aus andern Gründen angeführtes Dokument</div><div>& : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument</div></div></div>			